

असम्बद्धारण EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4 PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 142|

नई दिल्ली, बुपबार, अयस्त 20, 2008/भावण 29, 1930

No. 142]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 20, 2008/SRAVANA 29, 1930

महापत्तम प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 आगस्त, 2008

सं. टीएएमपी/50/2007-एनएसआईसीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुक्क प्रधिकरण एतद्द्वारा, आईसीढी कन्टेनरों और ट्रॉशिएमैंट कन्टेनरों के लिए नि:शुक्क भंडारण दिन कम करने हेतु न्हावा-शेवा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमि. से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/50/2007-एनएसआईसीटी

न्हाबा-शेवा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

.आबेदक

आदेश

(जुलाई, 2008 के 14वें दिन पारित)

न्हावा-शेवा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटी) ने इन्लैंड क्लियरेंस डिपो (आईसीडी) कन्टेनरों और पोतान्तरण (ट्रांशिपमैंट) कन्टेनरों के लिए नि:शुल्क भंडारण दिन कम करने के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है ।

- 2. इस प्राधिकरण ने दिनांक 28 जून, 2007 के अपने आदेश द्वारा, आईसीडी कन्टेनरों और ट्रांशिपमेंट कन्टेनरों के निःशुल्क ठहरने के दिनों में कमी करने के जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के एक प्रस्ताव को निपटाया था। यह बताते हुए कि एनएसआईसीटी भी लगभग उन्हीं समस्याओं का सामना कर रहा है जिनका सामना जेएनपीटी ने किया था, एनएसआईसीटी ने संदर्भित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एनएसआईसीटी द्वारा उठाए गए मुख्य मुद्दे संक्षेप में नीचे दिए गए
 - (j) एनएसआईसीटी सं विभिन्न आईसीडी के लिए कन्टेनरों की धीमी हलचल और भीड़भाड़ का मुख्य कारण सीमाशुल्क/कॉन्कोर का प्रक्रिया संबंधी विलम्ब है ।
 - (ii) (क) टर्मिनलों में ट्रेनों के वापिस लौटने के समय में कमी के साथ, ट्रेनों की संख्या में वृद्धि और कोन्कोर तथा रेल्वेज के बीच समुचित समन्वय के कारण टर्मिनलों पर रेकों के प्रहस्तन में कुल मिलाकर सुधार हुआ है जिसके कारण टहरने की समय अवधि न्यूनतम हो सकी है। किन्तु, शिपिंग लाइन्स अपने कन्टेनर्स की सामान्य रोड-बाक्सेज की तुलना में, धीमी गति से निकासी करते हैं।
 - (ख) अगस्त 2006 से मार्च 2007 तक की अवधि में, टर्मिनलों में, टहरने का औसत समय आईसीडी कन्टेनरों के मामले में 3.3 दिन और सड़क मार्ग से ले जाए गए कन्टेनरों के मामले में 1.3 दिन था। एनएसआईसीटी में प्रहस्तित आईसीडी की मात्रा (आयतन) और कुल मात्रा (आयतन) जेएनपीटी से ज्यादा है। निम्नलिखित सारणी टर्मिनल में टहरने का समय दशांती है :—

माह	सड़क मार्ग		आई सी डी	
	एलडोडी	ठहरने का समय	टीईयूज	ठहरने का समय
अगस्त 2006	36279	2.0	12559	7.0
सितम्बर २००६	34423	2.0	13789	5.0
अक्तूबर 2006	26058	1.0	15367	2.0
नवम्बर 2006	26095	1.0	14574	1.0
दिसम्बर 2006	31816	1.0	16647	2.0
जनवरी 2007	26824	1.0	16658	3.0
फरव री 2007	22953	1.0	16597	3.0
मार्च 2007	29651	1.0	16297	3.0
कुल	234099	10.00	122488	26,0
औसत	29262	1,3	15311	3,3

- (ग) निःशुल्क दिन कम करने से टर्मिनल को निम्नलिखित लाम होगे :-
 - (i) अर्द्धसीखी बाक्सों का टर्मिनल से तेजी से बाहर जाना
 - 📳 🦤 पत्तन में मीड़माड़ कम हो जाना
 - (#) रेक्स तीष्ट्र गति से / जल्दी -जल्दी वाफ्स आएंगे और बकाश काम घटेगा
 - (lv) जो कन्टेनर निःशुल्क दिनों के भीतर क्लीवर नहीं होंगे, उन पर अर्थदंड लगेना ।
 - (v) शिपर्स को पत्तम के कन्टेनर यार्ड को मंद्रारण यार्ड के रूप में इस्तेमाल करने से हतात्साहित किया जाएगा।
 - (भ) निजी आफ्रेटरों के कारण रेल द्वारा एक्जिम कार्गों के मीतर आने से आईसीडी की मात्रा / संख्याएं बेहतर रूप से प्रहस्तित की जा सकेंगी !
- (B) (क) एनएसआईसीटी टीपी कन्टेनरों का प्रहस्तन भी कर रहा है। मार्च 2007 से अगस्त 2007 तक की अवधि में एनएसआईसीटी में टीपी कन्टेनरों की औसत ठहरने की अवधि 30 नि:शुल्क दिनों की तुलना में 5.2 दिन है, जैसाकि निम्नलिखित सारणी में दर्शाया गया है:-

माह	2005-06	2008-07	2007-08
मार्च	4	3	7
अप्रैल	4	3	5
माई	5	2	5
जून	4	3	5
जुलाई	5	4	3
अगस्त	7	4	6
सितम्बर	8	4	-
अवतूबर	4	5	-
नवम्बर	4	7	-
दिसम्बर	3	5	-
जनवरी	3	7	 -
फरकरी	3	6	_
बौसत	4.5	4.4	5.2

- (ख) टीपी कन्टेनरों के द्वाश मी फ्तन में मीड़भाड़ की जाती है क्वोंकि शिर्धिंग लाइन्स (कम्पनियां) सड़क मार्गी कन्टेनरों को वरीयता देते हैं, इसलिए भी, इस सुविधा का दुरूपयोग रोकने के लिए टीपी कन्टेनरों की 30 दिन की नि:शुल्क अवदि की समीक्ष किए जाने की जरूरत है।
- (ग) मूँकि टीपी कॅन्टेनरों का ठहरने का क्रिमान समय केवल 5 दिन है, 30 दिन का नि:शुक्क ठहरने का समय बहुत ज्यादा है और मीड्मंड कम करने के सहेश्य से फ्तन की सहायता करने के लिए ससे कम किए जाने की और कन्टेनरों को तेजी से इटाने हेतु शिपिंग कम्पनियों परःदश्य लाने की आवश्यकता है।

3. एनएसआईसीटी का प्रस्ताव नीचे दिया गया है :-

- (i) रेलमार्ग द्वारा ले जाने वाले आईसीडी आयात / निर्यात कन्टेनरों के लिए ठहरने का वर्तमान समय 15 दिन से घटा कर 7 दिन कर दिया जाए।
- (ii) भरे हुए पोतान्तरण कन्टेनरों का वर्तमान ठहरने का समय 30 दिन से घटा कर 7 दिन कर दिया जाए।
- 4. निर्धारित परामशी प्रक्रिया के अनुसार, एनएसआईसीटी के प्रस्ताव की एक प्रति जेएनपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनके मत के लिए भेजी गई थी। जेएनपीटी और कुछ उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त उनके मत (टिप्पणियां) एनएसआईसीटी को प्रतिपूरक सूचना के रूप में मेज दिए गए थे। एनएसआईसीटी ने उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों का उत्तर दिशा है।
- 5. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 30 जून 2008 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में, एनएसआईसीटी के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के साथ आयोजित की गई थी । एनएसआईसीटी ने आईसीडी कन्टेनरों और पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए नि:शुल्क मंडारण अवधि कम करने हेतु प्रस्तावित प्रावधान, अपने दरमान की सामान्य समीक्षा के लिए तदनन्तर दाखिल किए गए अपने प्रस्ताव में शामिल कर लिया है। संयुक्त सुनवाई में एनएसआईसीटी ने सामान्य संशोधन हेतु अपने प्रस्ताव में से आईसीडी और पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए नि:शुल्क मंडार अवधि घटाने का अपना प्रस्ताव अलग करने और जेएनपीटी प्रकरण मामले में लिये गए निर्णय के अनुरूप उपयुक्त आदेश पारित करने का अनुरोध किया।
- 6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया / कार्यवाहीं इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणियों के सारांश प्रारांगिक पक्षी को अलग से भेजे जाएंगे । ये विवरण हमारे वैबसाइट http://tanifauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे !
- 7. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति जमरती है:-
 - (i) अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए एनएसआईसीटी द्वारा ग्रार्च 2008 में दाखिल किये गये प्रस्ताव में, जो अलग कार्यवाही में पहले (विचारार्थ) ले लिया गया है, आईसीटी और पोतांतरण कंटेनर के लिए नि:शुल्क मंडारण अवधि घटाने के लिए प्रस्तावित प्रावधान शामिल है । आईसीडी और पोतान्तरण कंटेनरों के लिए नि:शुल्क मंडारण अवधि घटाने के लिए इसके पिछले प्रस्ताव को निपटाए जाने के लिए सामान्य संशोधन वाले प्रस्ताव से अलग करने हेतु एनएसआईसीटी के अनुरोध पर विचार किया जाना चाहिए, क्योंकि एनएसआईसीटी का संदर्भित प्रस्ताव इस प्राधिकरण के पास सितम्बर 2007 से लम्बत है।
 - (ii) (क) प्रकरण सं. टीएएमपी/33/2006-जेएनपीटी में इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए, जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कम्टेनर टर्मिनल में आईसीटी और पोतान्तरण कन्टेनरों की नि:शुल्क मंडारण अवधि, दिनांक 28 जून 2007 के अपने आदेश में वर्णित कारणों से कम कर दी है । दर्तमान नि:शुल्क भंडारण अवधि घटाने के लिए एनएसआईसीटी के प्रस्ताय में, जेएनपीटी वाले मामले में लिए गए निर्णय का ही हवाला दिया गया है । यहाँ विचाराधीन प्रस्ताव वही सकारात्मक गुण हैं जो इस प्राधिकरण द्वारा निर्णित जेएनपीटी के पिछले प्रस्ताव में थे ।
 - (ख) यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि एनएसआईसीटी वर्ष 1999 में जब अपना प्रचालन आरम्म करने वाला था, तब इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के तात्कालिक दरमान की अंगीकार करेंगें

हेतु एनएसआईसीटी के प्रस्ताव को अनुमीदित कर दिया था क्योंकि (उस समय) एनएसआईसीटी से संबंधित कोई वास्तविक ढाटा उपलब्ध नहीं था। एनएसआईसीटी द्वारा उस समय अंगीकार किए गए दरमान में कन्टेनरों के ठहरने की नि:शुल्क अवधि से संबंधित वर्तमान प्रावधान उसमें शामिल था। ठहरने की नि:शुल्क अवधि की समीधा के लिए एनएसआईसीटी के वर्तमान प्रस्ताव को, आईसीडी कन्टेनरों और पोतान्तरण कन्टेनरों द्वारा ठहरने के लिए वास्तव में लगाए गए समय और एनएसआईसीटी में प्रासंगिक क्षेणी के कन्टेनरों की मात्राग्रंसंख्या से संबंधित डाटा की उपलब्धता के संदर्ग में देखना होगा।

- (B) (क) इस प्रस्ताव का जेएनपीटी द्वारा स्वागत किया नवा है । मानसा द्वारा उठाई गई आपितवाँ लॉजिस्टिक मृंखला में उत्सेखित बद्याओं के आधार पर हैं । जैसाकि एनएसआईसीटी ने उत्लेख किया है, लॉजिस्टिक मृंखलाओं के कुछ अन्व सम्पर्कों में उपयोगकर्ताओं द्वारा झेले जाने वाली बाधाओं / दिकक्तों पर कन्टेनर टर्मिनल आपरेटर का कोई नियंत्रण नहीं है । इस प्राधिकरण ने मी जेएनपीटी से संबंधित दिनांक 28 जून 2007 के अपने आदेश में वहीं विचार व्यक्त किया था ।
 - (ख) संशोधित प्रशुक्क मार्गवर्शियों की घारा 5.8.1 किसी महाएतन में स्थित एक निजी टर्मिनल आपरेटर को नि:शुक्क दिनों की संख्या निर्धारित करने की अनुमति प्रदान करती है । एनएसआईसीटी ने अपने कन्टेनर वार्ड में मीड़माड़/खिचपिच दूर करने के लिए मी यह प्रस्ताव आगे बढ़ाया है । यह नोट करने योग्य है कि एनएसआईसीटी ह्वारा प्रस्तुत किए गए विश्लेषण में दिखाया गया है कि आईसीडी और पोतान्तरण कन्टेनरों का ठहरने का औसत समय, दरमान में अनुमत नि:शुक्क समय से बहुत कम है ।
 - (ग) एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में आईसीटी और पोतान्तरण कन्टेनरों के ठहरने के समय पर एक विश्लेषण प्रस्तुत किया है । यह प्राधिकरण मानसा के सामान्य बयान को कि एनएसआईसीटी द्वारा दिया नया ठहरने का औसत समय उसके बयान को समर्थन प्रदाय करने के लिए, सांख्यिकीय आंकड़ों के अमाद में वास्तविक रिष्यति को प्रतिविभित्त नहीं करता, अपना समर्थन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है ।
- (lv) प्रस्तावित मदी में से प्रत्येक पंर निम्नानुसार विचार-विमर्श हुआ:
 - (क) रेल द्वारा स्थानान्तरित आईसीक्षी कन्ट्रेनर्स:
 - (i) इस प्राधिकरण ने, जेएनपीटी मामले में, दिनांक 28 जून 2007 के अपने आदेश द्वारा, रेल द्वारा स्थानान्तरित किए गए आईसीटी कन्टेनरों के नि:शुल्क उहरने की समयापिय घटाकर 7 दिन करना स्थीकृत कर दिया । एनएसआईसीटी ने दिखाया है कि सपयोगकर्ताओं द्वारा सत्तेख की गई रुकावटों के बावजूद अनस्त 2008 से मार्च 2007 तक की अवधि में, रेल द्वारा स्थानान्तरित आईसीटी कन्टेनरों का उहरने का औसत समय लगमग 3 दिन है । अतएत, रेल द्वारा स्थानान्तरित आईसीटी कन्टेनरों का उहरने का औसत समय लगमग 3 दिन है । अतएत, रेल द्वारा स्थानान्तरित आईसीटी कन्टेनरों का उहरने का नि:शुल्क समय वर्तमान 15 दिन से घटाकर 7 दिन करने को अनुमोदन प्रदान किया जाता है जैसाकि उहरने का घटावा हुआ नि:शुल्क समय, आईसीटी कन्टेनरों के एनएसआईसीटी द्वारा बताए गए औसत उहरने के समय से बहुत अधिक है ।

- (ii) रेल द्वारा एनएसआईसीटी परिसर से स्थानान्तरित एक आईसीडी कन्टेनर एनएसआईसीटी के कन्टेनर यार्ड में, वर्तमान व्यवस्था के अन्तर्गत मंडारण प्रभार के बिना 15 दिन तक रह सकते हैं । राजस्व रहित स्थिति को बनाए रखने के छद्देश्य रो, नि:शुल्क भण्डारण अविद्य में कभी करने से एनएसआईसीटी को होने वाली अतिरिक्त आय को, यदि कुछ हो तो, भी शामिल करना होगा । आठ माह की अविद्य में रेल द्वारा स्थानान्तरित आईसीडी कन्टेनरों के ठहरने का औसत समय 3 दिन बताया गया है जो ठहरने के प्रस्तावित नि:शुल्क समय 7 दिन से बहुत कम है । ऐसी स्थिति में, वर्तमान नि:शुल्क भंडारण अविद्य में कमी करने के कारण एनएसआईसीटी को कोई उल्लेखनीय अतिरिक्त आय प्रोद्धूत नहीं होगी । किसी मी स्थिति में एनएसआईसीटी की समग्र आय / लागत स्थिति की जाँच, प्रचालक द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित प्रक्रियाओं में अलग से की जाएगी ।
- (iii) वर्तमान व्यवस्था में, रेल द्वारा स्थानान्तरित आईसीडी कन्टेनरों पर ठहरने के समय रो संबंधित प्रमार लगाने के लिए चार पायदान निर्धारित किए गए हैं । पहला पायदान निःशुल्क अवधि प्रदान करता है और शेष तीन पायदान लागू होने वाले मंडारण प्रमार निर्धारित करते हैं । प्रमार्थ पायदान के लिए वर्तमान निर्धारित दरें, अलग-अलग पिछले पायदानों के लिए निर्धारित दरों की दो गुना हैं । पहले पायदान का 15 दिन का वर्तमान अंतराल (जो नि:शुल्क अवधि पायदान है), संशोधित कर 7 दिन कर दिया गया है और वर्तमान आठवें दिन से 15 वें दिन तक की समय अवधि को समाहित करने कें लिए एक नया पायदान आरम्म किया गया है । 8वें से 15 वें दिन के नए प्रमार्थ पायदान के लिए दर, 16 वें से 30 वें दिन के प्रमार्थ तुरंत अगले पायदान के लिए निर्धारित दरों के 50% पर निर्धारित की गई हैं ।

(ख) भरे हुए पोतान्तरण कन्टेनर

एनएसआईसीटी ने भरे हुए पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए वर्तमान 30 दिन के ठहरने की नि:शुल्क अवधि को धटाकर 7 दिन करने का प्रस्ताव किया है ।

जेएनपीटी मामले में, 30 दिन की नि:शुल्क अवधि की तुलना में ठहरने के औसत समय लगमग 6 दिन के आधार पर, ठहरने का नि:शुल्क समय नीचे लाकर 10 दिन करने हेतु जेएनपीटी के प्रस्ताव को इसी प्राधिकरण ने अनुमोदित किया था । एनएसआईसीटी ने 30 नि:शुल्क दिनों की तुलना में ठहरने के औसत समय लगमग 5 दिन के आधार पर ठहरने का नि:शुल्क समय घटाकर 7 दिन करने का प्रस्ताव किया है ।

भरे हुए पोतान्तरण कंटेनसे के लिए तहरने का वर्तमान नि:शुल्क समय 30 दिन से घटाकर 7 दिन करने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है ।'

8.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए हुए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर एनएसआईसीटी के दरमान में, खंड 9 के अनुखंड च और ड. के ठहरने के समय के प्रमार के अन्तर्गत निम्नितिखत प्रावधान शामिल करते हुए संशोधन किया जाता है:-

अनुसंह	विवरण	एनएसआईसीटी प्रशुल्क (अमरीकी डालर में)
घ.	आईसीडी गरे हुए और खाली आयात या निर्यात कन्टेनर्स (रेल द्वारा स्थानान्तरित)	
	पहले 7 दिन	नि:शुल्क
	8 - 15 दिन	
	20 फीट तक	1.43
	20 फीट से बड़े	2.86
	16 -30 दिन	
	20 फीट तक	2.66
	20 फीट से बड़े	5,72
•	31-45 दिन	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
	20 फीट तक	5.72
•	20 फीट से बड़े	11.44
	संसके बाद	<u> </u>
	20 फीट तक	11.44
	20 फीट से बड़े	22.88
€ .	भरे हुए पोतान्तरण कन्टेनर	
Ì	पहले 7 दिन	ं नि:शुल्क
	8 - 45 दिन	
	20 फीट तक	3.25
	20 फीट से बड़ें	6.50
	उसके बाद	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
	20 फीट तक	6.50
	20 फीट से बड़े	13.00

8.2. दरमान् में संशोधन, भारत का राजधन्न में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद लागू होंगे ।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञपन III/4/143/2008-असा]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 18th August, 2008

No. TAMP/50/2007-NSICT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Nhave-Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd., for reduction of free storage days for ICD containers and transhipment containers as in the Order appended hereto.

SCHEDULF

Case No. TAMP/50/2007/NSICT

The Mhava-Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd.

.... Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of July, 2008)

The Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) has filed a proposal for reduction of free storage days for Inland Clearance Depot (ICD) Containers & Transhipment containers.

- 2. This Authority vide its Order dated 28 June 2007 had disposed of the proposal of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for reduction of free dwell days for ICD and transhipment containers. Stating that NSICT faces almost same problems as that of JNPT, the NSICT has submitted the proposal in reference. The main points made by NSICT are summarized below:
 - (i). Procedural delay of Customs/ CONCOR is a main reason for congestion and slow movement of containers from NSICT to different ICDs.
 - (ii) (a). With decrease in turn around time of trains at terminals, increase in number of trains and proper co-ordination between CONCOR and Railways, there is overall improvement in handing rakes at terminals which has resulted in bringing the dwell time period to minimum, But the shipping lines are clearing their containers at slower pace as compared to normal road boxes.
 - (b). The average dwell time at the terminal during the period from August 2006 to March 2007 has been 3.3 days for ICD containers and 1.3 days for containers moved by road. The total volumes and ICD volumes handled at NSICT are higher than the JNPT. The following table shows the dwell time in the terminal:

Month	Road		1CD	
	LDD	Dwell time	TEUs	Dwell time
August 2006	36279	2.0	12559	7.0
September 2006	34423	2.0	13789	5.0
October 2006	26058	1.0	15367	2.0
November 2006	26095	1.0	14574	1.0
December 2006	31816	1.0	16647	2.0
January 2007	26824	1.0	16658	3.0
February 2007	22953	1.0	16597	3.0
March 2007	29651	1.0	16297	3.0
Total	234099	10.00	122488	26.0
Average	29262	1.3	15311	3.3

- (c) The terminal will have following benefits of reducing the free days:
 - (i). Speedy evacuation of ICD boxes from terminal.
 - (ii). Decongestion at port
 - (iii). Faster turnaround of rakes and pendency will be less
 - (iv). Container not cleared within free days will be penalized.
 - (v). Shippers will be discouraged to use port Container Yard as storage yard.
 - (vi). Volumes of ICD can be handled better with surge in EXIM cargo by rail due to private operators.

(iii). (a). NSICT is also handling TP containers. The average dwell period of TP containers at NSICT for the period from March 2007 to August 2007 is 5.2 days as against 30 free days, as shown in the following table:

Months	2005-08	2006-07	2007-08
March	4	3	7
April	4	3	5
May	5	2	5
June	4	3	5
July	5	4	3
August	7	4	6
September	8	4	_
October	4	5	
November	4	7	
December	3	5	
January	3	7	
February	3	6	-
Average	4.5	4.4	5.2

- (b). TP containers also contribute to congestion in port since the shipping lines give priority for road containers. Hence the free days of 30 days of TP containers needs to be reviewed to avoid any misuse.
- (c). Since the current dwell time of TP containers is only 5 days, the free dwell time of 30 days is very high and needs to be reduced to help the port to decongest and put pressure on shipping lines to move the container faster.
- The proposal of the NSICT is given below:
 - To reduce the existing dwell time for ICD import / export containers moved by rail from 15 days to 7 days.
 - (ii). To reduce the existing dwell time of transshipment loaded containers from 30 days to 7 days.
- 4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the NSICT proposal was forwarded to the JNPT and the concerned user organisations for their comments. The comments received from JNPT and some of the user organisations were forwarded to NSICT as feed back information. The NSICT has responded to the comments of user organizations.
- A joint hearing in this case was held on 30 June 2008 at the Office of this Authority along with the general revision proposal of NSICT. The NSICT has included the proposed provision for reduction of free storage period for ICD containers and transhipment containers in its proposal for general review of its Scale of Rates filed subsequently. At the joint hearing the NSICT made a request to delink its proposal for reduction of free storage period for ICD and transhipment containers from the general revision proposal and pass a suitable Order in line with the decision already taken in the JNFT case.
- 6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in
- 7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:
 - (i). The proposal filed by the NSICT in March 2008 for general revision of its Scale of Rates, which has already been taken up in separate proceedings, includes the proposed provision for reduction of free storage period for ICD and transhipment container. The request of the NSICT to delink its earlier proposal for reduction of free storage period for ICD and transhipment containers from the general revision proposal for disposal deserves to be considered since the proposal of NSICT in reference, is pending with this Authority since September 2007.

- (ii). (a). In case No. TAMP/33/2006-JNPT, this Authority acceding to the proposal of the JNPT, has reduced the free storage period of ICD containers and transhipment containers at the container terminal operated by JNPT for the reasons explained in the Order dated 28 June 2007. The proposal of NSICT for reduction in the existing free storage period refers to the decision taken in the JNPT case. The merits of the ibid proposal are on the same footing as that of JNPT's proposal earlier decided by this Authority.
 - (b). It may be relevant here to state that when the NSICT was about to commence its operations in the year 1999, this Authority approved the proposal of NSICT to adopt the (then) existing Scale of Rates of JNPT, since no actual data pertaining to NSICT was available. The Scale of Rates then adopted by NSICT included the existing provisions relating to free dwell period of the containers. The present proposal of the NSICT for review of free dwell period has to be seen in the context of availability of data relating to the actual dwell period availed by the ICD and transhipment containers and volume of traffic of the relevant category of containers at the NSICT.
- (iii). (a). The proposal is welcome by the JNPT. The objections raised by MANSA is based on the bottlenecks reported in the logistic chain. As pointed out by the NSICT, the container terminal operator has no control over the constraints faced by the users in some other links of the logistic chain. This Authority also held this view in its Order dated 28 June 2007 relating to the JNPT.
 - (b). Clause 5.8.1. of the revised tariff guidelines permits a private terminal operator at a major port to decide on the number of free days. The NSICT has mooted the proposal to decongest its container yard. It is noteworthy that the analysis furnished by the NSICT shows that the average dwell time of ICD and transhipment containers is well below the free time allowed in the Scale of Rates.
 - (c). The NSICT has furnished an analysis on the dwell time of ICD and transhipment containers in support of its proposal. This Authority is not in a position to lend countenance to the general statement of MANSA that the average dwell time given by NSICT does not reflect the actual position in the absence of statistics to back its statement.
- (iv). Each of the proposed item is discussed below:
 - (a) ICD Containers moved by rail:
 - (i). This Authority approved in JNPT case reduction of free dwell time period of ICD containers moved by rail to 7 days vide Order dated 28 June 2007. NSICT has shown that the average dwell time of ICD containers moved by rail is around 3 days during the period August 2006 to March 2007, despite the constraints pointed out by the users. Therefore, reduction in the free dwell time of ICD containers moved by rail to 7 days from the existing 15 days is approved as even the reduced free time is well above the average dwell time of ICD containers reported by the NSICT.
 - (ii) An ICD container moved by rail from the premises of NSICT can remain at the container yard of the NSICT free of storage charge for first 15 days in the existing arrangement. In order to maintain revenue neutral position, the additional income, if any, that may accrue to the NSICT on account of reduction in free storage period may have to be factored in. The average dwell time of ICD containers moved by rail for a period of 8 months is reported at 3 days, which is well below the proposed free dwell time of 7 days. That being so, there may not be any significant additional income accruing to NSICT on account of reduction in the existing free storage period. In any case, the overall income / cost position at the NSICT will be separately examined in the proceedings relating to the general revision proposal filed by the operator

(iii). In the existing arrangement, four slabs have been prescribed for levy of dwell time charges from ICD containers moved by rail. The first slab prescribes free period and the remaining three slabs prescribe applicable storage charges. The existing rates prescribed for the chargeable slab are at twice the rates prescribed for the respective previous slabs. The existing span of 15 days of the first slab (which is the free period slab) is modified to 7 days and a new chargeable slab is introduced to cover the time period from the 8th day to 15th day. The rate for the new chargeable slab of the 8th to 15th day is prescribed at 50% of the rates prescribed for the immediate next chargeable slab of 16th to 30th day.

(b). Transhipment loaded containers:

The NSICT has proposed a reduction in the free dwell period for transhipment loaded containers from the existing 30 days to 7 days.

In the JNPT case, based on the average dwell time of around 6 days against 30 days free period, the proposal of the JNPT to scale down the free dwell time to 10 days was approved by this Authority. The NSICT, based on the average dwell time of around 5 days against 30 free days, has proposed to reduce the free dwell time to 7 days.

The proposal of the NSICF to reduce the existing free dwell time for transhipment loaded containers from 30 days to 7 days is approved.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Scale of Rates of NSICT is amended suitably by inserting the following provisions under Section D and E of Section 9 – Dwell time Charges:

Section No.	Particulars	NSICT teriff US\$
D.	ICD loaded & Empty Import or Export	
	containers (moved by rail)	
	First 7 days	Free
	8 - 15 days	
	20'	1,43
	Over 20'	2.86
	16 – 30 days	
	20'	2.86
	Over 20'	5.72
	31 – 45 days	•
	20'	5.72
	Over 20'	11.44
	Thereafter	
	20'	11.44
	Over 20'	22.68
E.	Transhipment loaded containers	
	First 7 days	Free
	8 - 45 days	
	20'	3.25
	Over 20'	6.50
•	Thereafter	
	20'	6.50
	Over 20'	13.00

8.2. The amendments to the Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

BRAHM DUTT, Chairman [ADVT III/4/143/2008-Exty.]